Schriftlicher Bericht

des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

über den Antrag der Fraktion der CDU/CSU

— Drucksache V/2524 Teil VI —

betr. Beseitigung von Autobahn-Engpässen

A. Bericht des Abgeordneten Maibaum

Der vorliegende Antrag wurde als Teil der Anträge der Fraktion der CDU/CSU betr. verkehrspolitische Vorschläge in der 155. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Februar 1968 an den Verkehrsausschuß federführend und an den Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

Mit dem Antrag soll ein sechsspuriger Ausbau der Bundesautobahnen auf stark belasteten Strecken angestrebt werden. Dies gilt sowohl für den Neubau wie auch für die Erweiterung bereits bestehender Autobahnen.

Der Verkehrsausschuß hat einen Bericht des Bundesministers für Verkehr entgegengenommen, in dem seine Planungen bis zum nahezu endgültigen Ausbauzustand des deutschen Autobahnnetzes in etwa 15 bis 20 Jahren dargelegt sind. Die Kenntnis dieses Berichts soll nach den Wünschen des Ausschusses wegen seiner allgemeinen Bedeutung nicht nur auf den engen Kreis der Mitglieder des Verkehrsausschusses beschränkt bleiben, sondern soll allen Mitgliedern des Bundestages vorgelegt werden. Aus diesem Grunde ist er in der Anlage abgedruckt. Zum besseren Verständnis sind zwei Karten beigefügt.

Der Verkehrsausschuß hat den Antrag der Fraktion der CDU/CSU in drei Sitzungen beraten und sich davon überzeugt, daß die Forderungen des Antrags in weitgehendem Maße bereits Gegenstand der vorgelegten Planungen des Bundesministers für Verkehr sind.

Bonn, den 6. Dezember 1968

Maibaum

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag der Fraktion der CDU/CSU betr. Beseitigung von Autobahn-Engpässen — Drucksache V/2524 Teil VI — für erledigt zu erklären.

Bonn, den 5. Dezember 1968

Der Verkehrsausschuß

Seifriz	**Maibaum**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht über die Beseitigung von Autobahn-Engpässen

1. Allgemeines

Die in Verkehr befindlichen Strecken im Netz der Bundesautobahnen haben heute eine Länge von rd. 4000 km. Diese 4000 km stellen in baulicher wie auch in verkehrlicher Hinsicht einen Zwischenzustand im Bau eines ausreichenden, endgültigen BAB-Netzes dar. Im Endzustand wird die Streckenlänge des BAB-Netzes rd. 10 000 km betragen, d. h. daß das Netz auf das 2,5fache des jetzigen Umfanges noch erweitert wird. Damit wird das BAB-Netz in Zukunft so dicht sein, daß z. B. von jedem Punkt der Bundesrepublik aus in weniger als 50 km Entfernung eine Autobahn erreicht werden kann. Wie eine Schätzung ergibt, wird sich in etwa 15 bis 20 Jahren bei abgeschlossenem Ausbau des BAB-Netzes und bei Sättigung der Motorisierung auf den einzelnen Strecken im Mittel des Jahres eine Verkehrsmenge von 10 000 bis 15 000 Kfz/Tag gegenüber etwa 20 000 Kfz/Tag im Jahre 1968 einstellen.

Eine Verkehrsmenge von 10 000 bis 15 000 Fahrzeuge/Tag bedeutet, daß auf der Autobahn ein stabiler Verkehrsfluß herrscht und der einzelne Kraftfahrer seine Geschwindigkeit frei wählen kann. Es entspricht einem Verkehrsbild, wie es z. B. 1965 im Jahresdurchschnitt auf den Strecken zwischen Karlsruhe und Basel, Frankfurt und Nürnberg, Kassel und Gießen sowie zwischen Ulm und Augsburg bestand.

Der Lkw-Anteil am Autobahnverkehr beträgt heute etwa 23 %. Es wird damit gerechnet, daß bei Zunahme der Motorisierung bis zur Sättigung der Pkw-Anteil stärker zunimmt und damit der Lkw-Anteil künftig niedriger liegt als heute. Dadurch wird allein aufgrund dieser Verkehrsentwicklung die Behinderung des schnellen Verkehrs auf Autobahnen durch Lkw geringer als heute.

Durch folgerichtigen Ausbau einzelner Strecken oder Streckenabschnitte auf 6 Spuren bzw. aller Steigungsstrecken auf 3 Spuren tritt darüber hinaus eine weitere Entmischung des Verkehrsstromes auf Autobahnen ein.

In jahreszeitlich bedingten Verkehrsspitzen wäre bei der Dichte des endgültigen Netzes erwägenswert, ob bestimmte Strecken vorübergehend sogar ausschließlich dem Pkw-Verkehr vorbehalten werden könnten, um somit durch eine weitere Entmischung des Verkehrs eine Leistungssteigerung zu erreichen.

Die in beiliegender Karte eingetragenen Netzergänzungen und Querschnittserweiterungen entsprechen dem derzeitigen Stand der Planung. In welchem Umfange noch darüber hinaus Ergänzungen des Netzes und der Querschnittserweiterungen erforderlich werden und in welcher Reihenfolge diese Maßnahmen im einzelnen verwirklicht werden, werden die verkehrstechnischen Untersuchungen für die Aufstellung des 2. Ausbauplanes zeigen.

2. Bestehende Bundesautobahnen

In der anliegenden Karte sind von dem zukünftigen Netz etwa 9000 km Strecken eingetragen. Die Linienführung weiterer 1000 km Autobahnstrecken liegt z. Z. noch nicht fest.

Weiterhin sind in dieser Karte die in Verkehr befindlichen 4000 km Autobahnen dargestellt und zwar in der voll ausgezogenen Vollstrich- und Doppelstrichsignatur. Bereits an einigen Streckenteilen dieser 4000 km ist ein 6spuriger Querschnitt vorhanden z. B. Köln–Bonn, Köln-Mülheim–Leverkusen, Horster Dreieck–Hamburg-Georgswerder, München–Starnberg. An vielen Steigungsstrecken sind bereits 3. Fahrspuren errichtet oder dort in Bau bzw. in Bauvorbereitung, wo die mittlere Reisegeschwindigkeit des Pkw bei einem 4spurigen Querschnitt infolge der Behinderung durch den Lkw-Verkehr unter 70 km/h abfallen würde. Z. B. sind auf der insgesamt 144 km langen Strecke Bad Hersfeld–Würzburg mit 288 km Richtungsfahrbahnen 31 km der Richtungsfahrbahnen 3spurig ausgebaut.

Die weitere Anpassung dieser Strecken an die Verkehrsentwicklung sowohl hinsichtlich des Ausbaues auf 6 Fahrspuren als auch hinsichtlich der Anlage 3. Fahrspuren ist in den kommenden Jahren vorgesehen, ohne daß damit im einzelnen den Ergebnissen der Untersuchungen für die Aufstellung des 2. Ausbauplanes vorgegriffen wird. Die in der beiliegenden Karte eingetragenen Rotstrichsignaturen zeigen, wo z. Z. eine Anpassung des jetzt vorhandenen 4spurigen Querschnittes an die im endgültigen Zustand zu erwartende Verkehrsbelastung durch Umbau auf 6 Fahrspuren oder mehr für erforderlich gehalten wird. So z. B. ist die Erweiterung der Autobahn Köln–Frankfurt–Karlsruhe auf 6 Fahrspuren vorgesehen.

Bei den mit Grünstrich versehenen, in Verkehr befindlichen, stark belasteten Autobahnen stehen dem Ausbau auf 6 Fahrspuren technische und wirtschaftliche Erwägungen entgegen. Eine Entlastung durch den Bau von parallel laufenden neuen Autobahnen ist verkehrstechnisch vorteilhafter und wirtschaftlich günstiger. Ihr Ausbau ist daher nicht vorgesehen.

3. BAB-Neubaustrecken

Für jede Neubaustrecke im Rahmen der neu zu bauenden 6000 km wird durch eine sorgfältige Untersuchung in jedem Falle festgestellt, wie hoch die Verkehrsmenge nach der Verkehrseröffnung und ihre Zusammensetzung aus Pkw- und Lkw-Verkehr sein wird. Eine solche Untersuchung für die einzelne

Strecke wird in die Untersuchungen, die für das gesamte Bundesgebiet im Rahmen der Aufstellung des 2. Ausbauplanes angestellt werden, einzupassen sein.

Dabei werden die Verkehrsentwicklung sowie die Strukturveränderungen des betreffenden Gebietes innerhalb der nächsten 20 Jahre zur Ermittlung der Verkehrsmenge des Prognosejahres berücksichtigt. Anhand dieser voraussichtlichen Verkehrmenge wird festgelegt, auf welchen Streckenabschnitten ein Querschnitt mit 6 Spuren oder gar mehr schon gleichzeitig mit der Errichtung der Autobahn anzulegen ist. So wird z. B. die in Planung befindliche Autobahn Oberhausen–Siegburg als 6spurige Autobahn geplant. Weiterhin wird die BAB-Neubaustrecke Hamburg–Flensburg im Bereich zwischen der B 75 südlich Hamburg und Kaltenkirchen im Norden Hamburgs auf 6 Spuren ausgelegt. Im Hamburger Kerngebiet besteht sogar eine Erweiterungsmöglichkeit auf 8 Spuren.

Selbstverständlich erhalten alle Neubaustrecken in den Steigungsstrecken eine zusätzliche Fahrspur, wenn es aus Gründen eines zügigen Verkehrsflusses erforderlich ist, wie z. B. bei der 190 km langen Sauerlandlinie mit 380 km Richtungsfahrbahnen, von denen etwa 100 km 3 Fahrspuren erhalten.

Bei den BAB-Neubaustrecken ist, wenn zunächst nur ein 4spuriger Querschnitt gebaut wird, in allen Fällen eine Erweiterungsmöglichkeit auf 6 Fahrspuren sichergestellt und zwar dadurch, daß

1. alle Überführungen über die Autobahn so weit gebaut werden, daß ohne Veränderung bei Bedarf die Fahrbahnen auf 6 Spuren verbreitert werden können,
2. beiderseits der Autobahn Streifen von je 40 m Breite freigehalten werden, um bei Bedarf den Erdkörper verbreitern zu können und
3. alle großen Unterführungen (Autobahnbrücken) von vornherein so gebaut werden, daß ohne Änderung an ihrem Tragwerk 6 Fahrspuren aufgenommen werden können.

Weitere Vorsorgemaßnahmen werden im allgemeinen aus wirtschaftlichen Gründen nicht für vertretbar gehalten.

In den Fällen, wo jedoch etwa 20 Jahre nach der Verkehrseröffnung eine Erweiterung auf 6 Spuren wahrscheinlich erforderlich wird, werden in der Regel weitere Vorsorgemaßnahmen als wirtschaftlich vertretbar angesehen. Hierzu gehören:

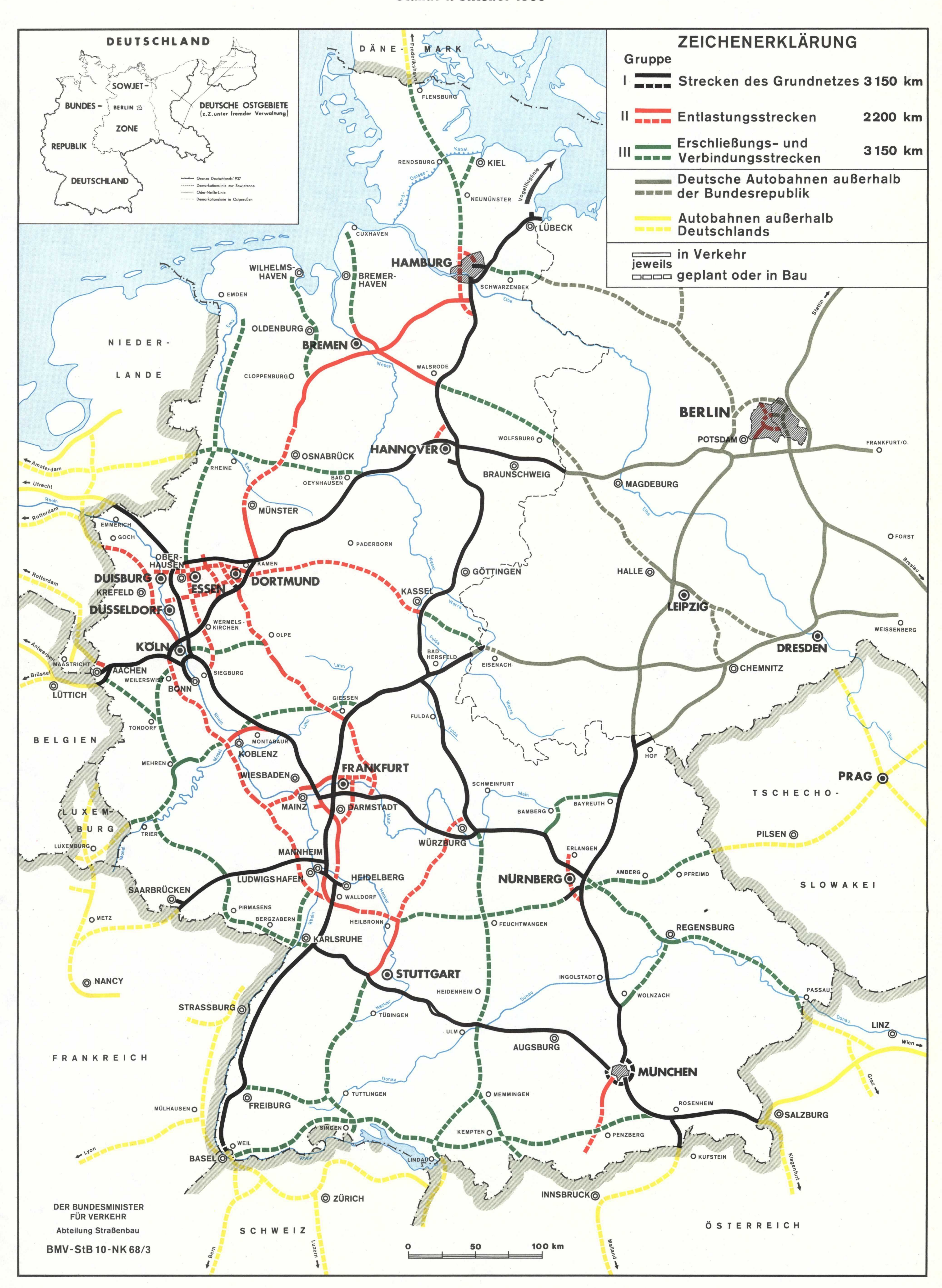
1. auf 12,00 m verbreiterte Mittelstreifen,
2. Auslegung der Knoten, Rastplätze, Tank- und Rastanlagen so, daß ihre grundsätzliche Änderung bei einer Erweiterung der durchgehenden Fahrbahnen auf 6 Spuren nicht erforderlich ist.

Ein Mittelstreifen mit 12,00 m Breite wie unter 1. wurde z. B. auf der BAB-Neubaustrecke Bremen–Kamen (Hansalinie) zwischen Bremen und Delmenhorst angelegt.

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

FUNKTIONSGRUPPEN

Stand: 1. Oktober 1968



NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

VORAUSSICHTLICHER BAUSTAND: 31. 12. 1968

0 20 40 60 80 100 km

DEUTSCHLAND

BUNDES-REPUBLIK DEUTSCHLAND

SOWJET-ZONE

Berlin

DEUTSCHE OSTGEBIETE (z. Z. unter fremder Verwaltung)

— Grenze Deutschlands 1937
- - - Demarkationslinie zur Sowjetzone
...... Oder - Neiße - Linie
...... Demarkationslinie in Ostpreußen

Stark belastete BAB-Strecken, auf denen eine Erweiterung auf 6 Fahrspuren und mehr vorgesehen ist.

Stark belastete BAB-Strecken, auf denen eine Erweiterung nicht vorgesehen ist. (Notwendige Entlastung erfolgt durch Parallelautobahnen).

BUNDESAUTOBAHNEN

IN VERKEHR am 31.12.1949		2128 km	
Ergänzungen: 1.1.1950 - 31.12.1968		1822 km	3950 km
IN BAU ODER BAUVORBEREITUNG			1000 km
IN PLANUNG			4200 km

Verkehrsuntersuchungen laufen z. Z. für die Strecken Olpe Nordhessen und Bremen - Gießen

Deutsche Autobahnen außerhalb der Bundesrepublik

Autobahnen außerhalb Deutschlands

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
Abteilung Straßenbau
BVM - StB 10 - NK 68/13
gez. Schm.

Anlage zum Bericht über die Beseitigung von Autobahnengpässen